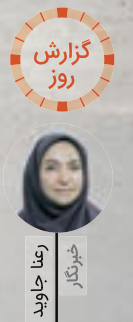


حمل و نقل جاده‌ای، لبه پرتگاه



نگاهی به وضعیت ناوگان عمومی جاده‌ای در استان



گزارش روز

در همه ایام سال زائران هم وطن و خارجی‌ها را دعوت می‌کنیم که به مشهد سفر کنند. سور و ساتش را هم در شهر فراهم می‌کنیم؛ محل اقامت و غذا خوری و هزار کار دیگر، اما بالاخره باید راهی باشد که آسوده به خانه برگردند یا خیر؟ نه تنها برگشتن، بلکه به سلامت و با خاطره رفتن، مهم تر است. آن وقت یادمان می‌آید پرسیم حمل و نقل جاده‌ای که مخاطب بیشتری دارد و مربوط به قشر ضعیف تری است، در چه وضعیتی قرار دارد؟ ناوگان حمل و نقل برای طی کردن مسیر پر فراز و نشیب جاده‌ای که چندین گزارش از اوضاع بیمبار گونه آن نوشته ایم، آیا جانی دارند یا فرسودگی دامن آن‌ها را هم گرفته است؟ تعدادشان با حجم ورودی مسافران ایام اربعین و نوروز تناسبی دارد یا به سختی روزها را سپری می‌کنند؟ اظهار نظرهای کشوری را که دنبال می‌کنیم، آمار ۷۰ درصدی اتوبوس‌های با عمر بیش از پانزده سال را می‌خوانیم و کمبود دست کم ۵ هزار دستگاه اتوبوس در کشور، فرارسیدن روز ایمی و حمل و نقل و نزدیک شدن به ایام دهه کرامت فرصتی است که وضعیت ناوگان حمل و نقل جاده‌ای را بررسی کنیم؛ البته که جزاگاهی از اوضاع وخیم و نگران کننده چیز دیگری نصیبمان نمی‌شود.

توجیه اقتصادی ندارد

رئیس اداره مسافر اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان به تعداد مسافری که در ایام شلوغ و مناسبتی اشاره می‌کند و می‌گوید: در ایام طرح نوروزی که از بیست و پنجم اسفند تا پانزدهم فروردین امسال انجام شد، در حوزه جاده‌ای ۳۵ هزار سفر داشتیم و ۵۲۸ هزار مسافر در این مدت از شهر مشهد خارج شده‌اند. دو طرح عمده ملی و مذهبی داریم که یکی نوروز است و دیگری اربعین و دهه آخر صفر و ما این امکان را داریم که سالانه به ۱۶ میلیون نفر مسافر از مبدأ استان خدمات بدهیم.

یعقوبی در پاسخ به اینکه مسئولان بالادستی و کشوری چه نقشی در حل مشکل می‌توانند داشته باشند، می‌افزاید: در جلسه‌ای که با وزیر راه داشتیم، پیگیر مطالبات صنفی بودیم و اینکه تسهیلاتی برای واردات در نظر بگیرند و به بخش خصوصی بپردازند که سرمایه‌گذاری در این حوزه توجیه پذیر شود. اینکه فردی اتوبوس را به مبلغ ۳۰ میلیارد تومان بخرد و در این جاده‌ها به کار بگیرد، هیچ توجیه اقتصادی ندارد. این افراد با عشق کار می‌کنند، وگرنه پای سود در میان نیست. او به بودجه تعمیرات هم اشاره می‌کند که بسیار محدود است؛ بر اساس تسهیلات تبصره ۱۸ قانون بودجه، کمک هزینه اندکی برای تعمیرات ناوگان در نظر گرفته می‌شود. بر این اساس به استان ما ۳۶ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان برای سال ۱۴۰۴ تعلق گرفته است که باید امسال بین ناوگان توزیع کنیم. شما حساب کنید این مبلغ خیلی محدود چگونه باید تقسیم شود. یکی از مسائلی که در حال پیگیری هستیم، همین تسهیلات است که با توجه به میزان تقاضای مسافر در استان، باید افزایش پیدا کند.

بخش خصوصی مردانگی می‌کند

بنی هاشمی یادآور می‌شود: اگر به این مشکلات رسیدگی نشود، ناوگان فرسوده آمار مرگ و میر جاده‌ای را بالا می‌برد. وزارت کشور برای اتوبوس‌های درون شهری وام‌های بلاعوض تخصیص داده است و خیلی از سازمان‌ها مثل شهرداری گرفته‌اند. یعنی ۷۰ درصد قیمت اتوبوس را دولت می‌دهند، ولی ما در زمینه اتوبوس‌های برون شهری چنین امتیازی نداریم. او با هم به اوضاع بحرانی اشاره می‌کند و می‌افزاید: حمل و نقل در حال از بین رفتن است. اکنون اگر مسافر جابه‌جا می‌شود، فقط حمایت بخش خصوصی را دارد و مالکان، راننده‌ها و شرکت‌های حمل و نقل مردانگی می‌کنند. اگر حمایت آن‌ها نبود، حمل و نقل جاده‌ای همین حالا بدون هیچ یارانه و امتیازی زمین گیر بود. اگر سازمان یا نهادی برای ما خرجی کرده است، اعلام کند. یک جفت لاستیک با کیفیت خوب ۹۰ میلیون تومان و لاستیک چینی ۴۰ میلیون تومان است. می‌گوییم بر اساس فرمایش‌های رهبر معظم انقلاب در سال ۱۴۰۴ باید از بخش خصوصی حمایت شود، ولی متأسفانه هیچ حمایتی نمی‌بینیم. مطمئن باشید برای ایام اربعین امسال به مشکل برمی‌خوریم. چون ناوگان فرسوده ما نمی‌تواند برود و به سرعت برگردد. از همین حالا اعلام می‌کنیم که مشکل جدی داریم و تقاضای مسافر رانمی‌توانیم برآورده کنیم. چون هیچ کمکی به ما نکرده‌اند. ما با مردم تعامل کردیم که افزایش قیمت نداشته باشیم، در حالی که قطار و هواپیما حمایت دولتی دارد و هر روز گران‌تر می‌شود. مالک و راننده را زیر فشار گذاشته‌ایم و هر چه مشکلات آنان بیشتر شود، حمل و نقل بیشتر دچار رکود خواهد شد.

اوضاع بحرانی است

ناگفته پیداست بسیاری از آن‌هایی که از اتوبوس و مینی بوس برای سفرهای برون شهری استفاده می‌کنند، توان پرداخت بلیت‌های میلیونی هواپیما و قطار را ندارند که با توجه به حجم این گروه باید به وضعیت ناوگان حمل و نقل عمومی توجه کرد. چگونه است، با مجتبی یعقوبی، رئیس اداره مسافر اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان، گفت و گو می‌کنیم.

او که به گفته خودش برای پیگیری امور مربوط به فراهم کردن مقدمات سفرهای اربعین به تهران سفر کرده است، با بازار تأسف از وضعیت کنونی ناوگان می‌گوید: بخش ما حال عمومی خوبی ندارد و اوضاع به نوعی بحرانی است. بر اساس آمار سال گذشته، ۶ هزار و ۳۰۰ دستگاه خودرو عمومی شامل سواری، مینی بوس و اتوبوس در اختیار داریم که ۱۵۲۷ دستگاه مربوط به ناوگان اتوبوس است. از آنجا که وقتی موضوع سفر به میان می‌آید تمرکزها بیشتر بر اتوبوس است، باید اعلام کنیم میانگین سنی اتوبوس‌های ما در استان ۱۶/۱۱ سال است. یعنی به سن فرسودگی رسیده‌ایم. حوادثی مانند واژگونی اتوبوس شهر کرمان ناشی از فرسودگی ناوگان بود و همین‌طور حوادث مشابه دیگر. سهم ناوگان عمومی در حوادث جاده‌ای ناچیز و حدود ۲ درصد است، اما با هم باید اقداماتی در زمینه بهبود اوضاع انجام شود. فرسودگی ناوگان وقتی خودش را نشان می‌دهد که یعقوبی از تعداد اتوبوس‌هایی سخن می‌گوید که قادر به انجام سفرهای خارج از استان هستند؛ از این تعداد، نزدیک به ۷۰ درصد اتوبوس‌ها مشغول سرویس دهی داخل استان هستند. زیرا با توجه به هزینه زیاد نگهداری و فرسودگی، برای سرمایه‌گذار سفر برون استانی توجیهی ندارد. متوسط مسافت طی شده اتوبوس‌های ما در استان ۳۹۵ کیلومتر در روز است و اتوبوس‌ها خواب ندارند، اما با هم وضعیت همین است.

او درباره جایگاه استان در کشور هم می‌گوید: با این وضعیت، استان ما در تعداد خروجی مسافر در کشور رتبه اول و در بحث ناوگان مسافری رتبه دوم را دارد. چند سال است به صورت رسمی واردات نداشته‌ایم، در حالی که دستگاه خدمت رسانی هستیم و از دستگاه‌های دیگر بارها مطالبه کرده‌ایم که در موضوع واردات به ما کمک کنند. چالش دوم ما این است که تولید داخلی خاصی هم نداریم و اگر هم هست، جوابگوی این حجم از تقاضا نیست. می‌گویید اتوبوس تولید داخل داریم، اما بیشتر در حوزه درون شهری فعالیت می‌کند و کمکی به ما نکرده است.

دهه آخر صفر مشکل خواهیم داشت

لازم بود برای تکمیل آگاهی از وضعیت و مشکلات ناوگان حمل و نقل برون شهری از نماینده صنف آنان هم بشنویم. سید هاشم بنی هاشمی به عنوان دبیر کانون شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل کشور و رئیس کانون صنفی کارفرمایی و حمل و نقل مسافر استان نه تنها مشکلات را اساسی و اوضاع را وخیم می‌داند، بلکه معتقد است به زودی و برای مناسبت‌هایی همچون دهه آخر صفر شاهد بروز مشکلات بیشتری برای مسافران خواهیم بود.

او چالش مهم حوزه خود را وارد نشدن ناوگان جدید می‌داند و توضیح می‌دهد: پنج سال است که به رغم مصوبه‌ها حتی یک دستگاه اتوبوس جدید وارد استان نشده است. با توجه به حجم مسافر باید در هر سال دویست دستگاه اتوبوس جدید اضافه شود، اما نه تنها وارداتی انجام نشده است، بلکه ارز دولتی هم به آن تخصیص داده نمی‌شود. وزارت صمت چالش‌هایی برای واردات ناوگان ایجاد کرده است و اصلاح‌ها واردات به ما نمی‌دهند. ما به کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی، سازمان راهداری و هر نهادی که می‌توانسته است کاری انجام بدهد، نامه زده‌ایم و درخواست کرده‌ایم، ولی متأسفانه تا این لحظه هیچ اتفاقی نیفتاده است. عمر ناوگان ما در استان به شانزده سال و به سن فرسودگی رسیده‌ایم.

او ادامه می‌دهد: این کمبود شامل همه کشور است، ولی تعدادی از شرکت‌های دولتی (یا به طور مشخص یک شرکت) برای خودش اتوبوس وارد کرده و با امتیاز دولتی توانسته است امور خود را پیش ببرد. واردات اتوبوس فرایندی زیرمجموعه شرکت‌های حمل و نقل است، اما عمده‌ای دلال اتوبوس‌ها را می‌خرند و وارد می‌کنند و به قیمت‌های نجومی می‌فروشند. اکنون یک دستگاه اتوبوس بین شهری صفر مدل ۱۴۰۳ با قیمت ۴۰ میلیارد تومان فروخته می‌شود. سرمایه‌گذار قدرت خرید ندارد و از حوزه حمل و نقل خارج می‌شود. متأسفانه سرمایه‌گذارهای اصلی خارج شده‌اند و تعداد زیادی دلال باقی مانده‌اند که خود را به قیمت‌های هنگفت خرید و فروش می‌کنند. نه فقط اتوبوس‌ها، بلکه مینی بوس‌ها هم سن فرسودگی ۲۳ سال دارند و این اقتضای است؛ در حالی که مینی بوس با این وضعیت جاده‌ها باید ۱۰ سال در چرخه باشد. خودرو سواری گرایه با عمر هفت و هشت سال در جاده‌ها تردد می‌کند که آن هم فرسوده است.

دبیر کانون شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل کشور درباره اینکه علت این بی‌مهری‌ها چیست، می‌گوید: رانت و مافیای در کار است. درخواست کردیم ارز دولتی بدهند، اما گفتند بازار صادرات اتوبوس وارد کنید. مگر حمل و نقلی‌ها صادراتچی هستند؟! ما فقط می‌خواهیم به مردم خدمت بدهیم. قشر ضعیف مردم از اتوبوس استفاده می‌کنند. نرخ بلیت ما ثابت است و حتی در ایام شلوغ هم افزایش پیدا نمی‌کند، در حالی که در ایام شلوغی نرخ هواپیماهای مشهد-تهران ثانیه‌ای بالا می‌رود. ما خدمات می‌دهیم و دولت باید به ما وام با درصد پایین بدهد. قیمت اتوبوس باید ۱۰ میلیارد تومان تمام شود، نه ۴۰ میلیارد تومان. اگر قرار است با این مبلغ خودرو بخیریم، باید نرخ بلیت اتوبوس هم پنج برابر شود. اما اکنون به عنوان مثال بلیت اتوبوس بیست و پنج نفره و ای بی مشهد به تهران ۶۵ هزار تومان و بلیت اتوبوس چهل و چهار نفره ۳۹۰ هزار تومان است.

بحران فرسودگی ناوگان

مجتبی یوسفی، عضو کمیسیون عمران مجلس، با اشاره به افزایش واژگونی اتوبوس‌ها در جاده‌ها، گفته است: ناوگان حمل و نقل عمومی کشور با بحران فرسودگی روبه روست. همچنین در یک دهه گذشته تعداد اتوبوس‌های فعال در بخش برون شهری از ۱۵ هزار دستگاه به کمتر از ۷ هزار و ۱۰۰ دستگاه رسیده است و همه‌شان عمری بین ۱۰ تا ۱۵ سال دارند. اگر قانون واردات اتوبوس با جدیت پیگیری نشود و تعداد ناوگان اتوبوسی فعال کشور روز به روز کاهش یابد، بی‌شک در آینده نزدیک حوادث ناگوار جاده‌ای افزایش می‌یابد. زیرا ناوگان جاده‌ای کنونی نیز فرسوده است. اگر امروز مجوز واردات یا تولید اتوبوس صادر شود، یک سال زمان خواهد برد تا این ناوگان وارد چرخه فعالیت شود.

چه کسی پاسخگوست؟

قرار بود از آمادگی استان برای ورود و خروج زائران در ایام دهه کرامت آگاه شویم، اما با اوضاع وخیم شبکه حمل و نقل روبه رو شدیم و ابراز نگرانی از آینده نزدیک. سؤال‌های بسیاری باقی مانده است که معلوم نیست میان مدیران و مسئولان متعدد باید از چه کسی پرسید، وقتی پای مافیای رانت در میان باشد.